



Brüsszel, 2026. június 9.
(OR. en)

10345/26

MAR 88
TRANS 399
JAI 801
POLMAR 51

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Dátum: 2026. június 8.

Címzett: a delegációk

Előző dok. sz.: 9714/26

Tárgy: A Tanács következtetései az európai kikötőstratégiáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az európai kikötőstratégiáról szóló tanácsi következtetéseket, amelyeket a Tanács a 2026. június 8-i ülésén jóváhagyott.

A Tanács következtetési az európai kikötőstratégiáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

TEKINTETTEL

- az európai kikötőstratégiáról szóló bizottsági közleményre¹,
- az uniós tengeripari stratégiáról szóló bizottsági közleményre²,
- „Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője – Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása” című tanácsi következtetésekre³,
- az „Ismerjük fel a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket, és ösztönözzük használatát!” című tanács következtetésekre⁴,
- az uniós tengeripari stratégiáról szóló tanácsi következtetésekre⁵,
- „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter” című, 2017. június 8-i tanácsi következtetésekre⁶;
- az európai óceánügyi paktumról szóló tanács következtetésekre⁷,
- a tengeri védelemről szóló tanács következtetésekre⁸,
- az Európai Unió tengerügyi miniszterei által tett, a tengerészek oktatásának és képzésének javításáról, valamint a hajózási ágazatban a nők egyenlő részvételének előmozdításáról szóló nicosiai nyilatkozatra,

¹ ST 6926/26.

² ST 6987/26.

³ ST 8648/20.

⁴ ST 15144/18.

⁵ ST 10350/26.

⁶ ST 9976/17.

⁷ ST 15807/25.

⁸ ST 9946/21.

1. ÜDVÖZLI az európai kikötőstratégiáról szóló bizottsági közleményt, amely a 2013. évi kikötői politikára építve átfogó keretet biztosít mind a tengeri, mind a belvízi európai kikötők előtt álló azon fő kihívások kezeléséhez, amelyekkel a versenyképesség, a fenntarthatóság, a reziliencia, a biztonság, a digitalizáció, az irányítás és a társadalmi szempontok tekintetében szembesülnek. HANGSÚLYOZZA, hogy a minőségi jogalkotás elveivel összhangban fontos az arányos és hatékony végrehajtás, és el kell kerülni a szükségtelen adminisztratív és pénzügyi terheket;
2. FELSZÓLÍTTJA a Bizottságot, hogy értékelje a meglévő uniós szintű fórumok hatékonyságát e stratégia végrehajtása szempontjából, és szükség esetén hozzon létre új fórumokat;
3. NYUGTÁZZA, hogy az európai kikötők kezelik az Európába érkező vagy onnan induló áruk több mint 74 %-át, és évente mintegy 395 milliós személyforgalmat bonyolítanak, ezáltal jelentős gazdasági értéket és munkahelyeket teremtve. MEGÁLLAPÍTTJA, hogy bővült a kikötők stratégiai szerepe, amely mára kiterjed az energetikai átállás, a tengeri megújuló energia, az ipari klaszterek, a katonai mobilitás és a biztonság területére is, ideértve azt is, hogy a kikötők ki vannak téve az ellátási láncok rezilienciáját és integritását érintő szervezett bűnözésnek, hibrid fenyegetéseknek és tiltott kereskedelemnek. HANGSÚLYOZZA a kikötői ökoszisztémák sokféleségét, többek között a földrajzi, éghajlati és működési jellemzők szempontjából;
4. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy vannak olyan tengeri kikötők, amelyek egyedi elhelyezkedésük miatt különösen ki vannak téve az EU-n kívülről eredő katonai és geopolitikai jellegű külső fenyegetéseknek. Ennek megfelelően ELISMERI, hogy a tengeri kikötők az e külső tényezők által meghatározott sajátos szükségletekkel rendelkeznek. SZORGALMAZZA, hogy álljanak rendelkezésre a tengeri kikötőket támogató uniós eszközök;
5. ELISMERI, hogy a belvízi kikötők a TEN-T hálózat szerves részeként specifikus szerepet töltenek be a multimodális logisztikának, a közlekedés dekarbonizációjának és az ellátási láncok rezilienciájának az elősegítésében. Olyan differenciált és arányos szakpolitikai megközelítést SZORGALMAZ, amely tükrözi sajátos jellemzőiket;
6. ELISMERI, hogy a szigeteken található kikötők (a szigetjellegre vonatkozó uniós politika fő intézményi támogatóiként), valamint a tengerparti és legkülső régiókban, illetve a tengerentúli országokban és területeken található kikötők stratégiai szerepet töltenek be a felsoroltak területei szempontjából. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy ezek a kikötők különösen ki vannak téve a versenykényszernek, valamint az éghajlattal kapcsolatos és biztonsági kockázatoknak, és többletköltségekkel kell számolniuk, továbbá hogy a kis- és közepes méretű kikötők – többek között a ritkán lakott régiókban – hasonló kihívásokkal szembesülnek;

7. SZORGALMAZZA, hogy a releváns uniós eszközök keretében nyújtsanak célzott és rugalmas támogatást, amelynek során figyelembe kell venni e kikötők sajátos jellemzőit, beleértve az ellátásbiztonság és a katonai mobilitás terén betöltött szerepüket, ugyanakkor továbbra is el kell ismerni és támogatni kell Európa TEN-T hálózati tengeri és belvízi kikötőinek kulcsfontosságú vezető és stratégiai szerepét, garantálni kell a területi folytonosságot, és foglalkozni kell azokkal a kihívásokkal, amelyekkel a nem uniós csomópontok közelében található kikötők szembesülnek. HANGSÚLYOZZA, hogy a legkülső régiók tekintetében arányos megközelítést kell alkalmazni, amihez szisztematikus hatásvizsgálatokat kell végezni arra vonatkozóan, hogy milyen hatást gyakorolnak az uniós jogalkotási javaslatok ezekre a régiókra, és különösen a kikötők működésére;
8. MEGÁLLAPÍTJA, hogy Unió-szerte jelentősen eltérnek a regionális feltételek, és ezek különböző módokon befolyásolhatják a stratégia végrehajtását; ilyenek többek között a működésre hatást gyakorló téli körülmények. HANGSÚLYOZZA, hogy egyes régiókban a téli körülmények minden évben hosszabb időszakokra jelentősen befolyásolhatják a kikötői műveleteket és a tengeri tevékenységeket. KIEMELI, hogy a téli műveletek biztonságának és hatékonyságának biztosításához speciális eszközökre és operatív intézkedésekre van szükség. HANGSÚLYOZZA, hogy a releváns intézkedések kidolgozása és alkalmazása során fontos figyelembe venni ezeket a különböző regionális előfeltételeket ahhoz, hogy Unió-szerte támogatni lehessen a hatékony és reziliens végrehajtást;

II. A VERSENYKÉPESSÉG, AZ INNOVÁCIÓ ÉS A DIGITALIZÁCIÓ MEGERŐSÍTÉSE

9. ELISMERI, hogy a tengeri kereskedelem eredendően globális jellegű, továbbá hogy a versenyképességet befolyásolják a költségek, az előírások és a szabályozási feltételek, és HANGSÚLYOZZA, hogy nemzetközi szinten egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani, és kezelni kell a szabályozási aszimmetriákból és a harmadik országok gyakorlataiból eredő torzulásokat;
10. ÜDVÖZLI azokat a vezérelveket, amelyeket a Bizottság a harmadik országbeli kikötői projektek uniós támogatására vonatkozóan határozott meg, és HANGSÚLYOZZA, hogy az ilyen támogatásnak alapos versenyképességi ellenőrzés tárgyát kell képeznie;
11. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy a kikötők központi szerepet töltenek be a logisztikai láncok versenyképességében és rezilienciájában, és ki vannak téve a nemzetközi versenynek, így biztosítani kell azt, hogy az EU által támogatott harmadik országbeli projektek figyelembe vegyék az uniós kikötők versenyhelyzetére gyakorolt lehetséges hatást;
12. HANGSÚLYOZZA, hogy fontos aktívan csökkenteni a bürokráciát és egyszerűsíteni az eljárásokat, és FELSZÓLÍTJA a Bizottságot és a tagállamokat, hogy határozzanak meg és hajtsanak végre egyszerűsítési intézkedéseket;
13. TÁMOGATJA azokat a törekvéseket, amelyek a nemzetközi együttműködések tekintetében a tisztességes piacra jutásra irányulnak, és az uniós gazdasági szereplők számára kiegyensúlyozott és megkülönböztetésmentes feltételek biztosítását SZORGALMAZZA a harmadik országok kikötői piacain;

14. ÜDVÖZLI a tervezett iránymutatást az uniós kikötőkbe történő külföldi befektetések értékelésére vonatkozóan, és KIEMELI, hogy fontos a kockázatalapú, arányos és megkülönböztetésmentes ellenőrzések alkalmazása, a meglévő keretek igénybevétele, a párhuzamosságok elkerülése és a jogbiztonság garantálása, ugyanakkor védeni kell a gazdasági biztonságot, és törekedni kell a kritikus kikötői infrastruktúrák és műveletek indokolatlan külföldi tulajdonlásának, illetve ellenőrzésének elkerülésére – ideértve a szervezett bűnözés beszivárgásával kapcsolatos kockázatok elkerülését is –, különös tekintettel a katonai mobilitás és az Unió gazdasági biztonsága szempontjából jelentős infrastruktúrákra és műveletekre. E tekintetben HANGSÚLYOZZA, hogy vonzó beruházási környezetet kell biztosítani az európai kikötők tekintetében, és el kell kerülni a megbízható befektetők elriasztását. MEGJEGYZI, hogy biztosítani kell a hozzáférést az uniós kikötőkben megvalósuló beruházási projektek végrehajtásához szükséges pénzügyi forrásokhoz;
15. HANGSÚLYOZZA, hogy a megfelelő nemzetközi fórumokon elő kell mozdítani az EU-nak a kikötők szabványosításával kapcsolatos érdekeit. FELSZÓLÍTTJA a tagállamokat, hogy hatékonyan alkalmazzák a meglévő átvilágítási mechanizmusokat, és uniós szinten osszák meg a releváns információkat;
16. EMLÉKEZTET a kikötőirányítási modellek sokféleségére, és HANGSÚLYOZZA, hogy ezt a sokféleséget teljes mértékben tiszteletben kell tartani;
17. ELISMERI a koncessziós és a földbérleti szerződéseknek a beruházások vonzásában játszott szerepét, és olyan kiegyensúlyozott szakpolitikai megközelítés további alkalmazását SZORGALMAZZA, amely tiszteletben tartja a meglévő kikötőirányítási modelleket, ugyanakkor biztosítja a rugalmasságot, a rezilienciát, a biztonságot, a fenntarthatóságot és a belső piac megfelelő működését, egyúttal pedig előmozdítja a kikötők folyamatos fejlesztését, mégpedig a beruházások széles körének megvalósulása révén;
18. ÚJÓLAG MEGERŐSÍTI, hogy a jövőbeli uniós kezdeményezések nem érinthetik a kikötőirányítással, valamint a kikötőket érintő koncessziókkal és földhasználati keretekkel kapcsolatos nemzeti hatásköröket;
19. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy folyamatosan fejlődik a kikötői hatóságok és más kikötőirányító szervek stratégiai koordinátorként betöltött szerepe, és ÖSZTÖNZI ezeknek a nemzeti irányítási és tulajdonosi struktúrákkal összhangban történő továbbfejlesztését, együttműködését és hatékony feladatvégzését;
20. HANGSÚLYOZZA, hogy fontos finanszírozást biztosítani az olyan, általános felhasználásra nyitva álló alapvető kikötői infrastruktúrákhoz (például hullámtörő gátak, bekötőcsatornák kotrása, tengeri megújuló energia, alternatív üzemanyagok infrastruktúrája, nyilvánosan hozzáférhető rakpartok, valamint a kikötő területén belüli általános közúti és vasúti hozzáférés), amelyek jelentős hozzáadott értéket képviselnek a köz számára, és FELKÉRI a Bizottságot, hogy az állami támogatási keret felülvizsgálata keretében vegye figyelembe ezeket az elemeket a kikötők gazdasági életképességének és versenyképességének támogatása érdekében. Különös figyelmet kell fordítani a belvízi kikötőkre és a kisebb kikötőkre, a peremterületek és a szigetek kikötői rendszereire, amelyek gyakran strukturális beruházási hiánnyal küzdenek, és korlátozott jövedelemtermelő kapacitással rendelkeznek;

21. FELKÉRI a Bizottságot, hogy az általános csoportmentességi rendelet felülvizsgálata során igazítsa ki a csoportmentesség alá tartozó kikötőtámogatások hatályát (a támogatási kategóriákat), határértékeit és támogatási intenzitásának százalékos arányát annak érdekében, hogy azok jobban tükrözzék a digitalizációhoz, a kiberbiztonsághoz, az energetikai átálláshoz, a biztonsághoz, a védelemhez, a modális váltáshoz és a kettős felhasználású mobilitási eszközökhöz szükséges beruházások inflációval kiigazított tényleges költségeit. FELKÉRI a Bizottságot, hogy gondoskodjon az egyszerűsítésről és a jogbiztonságról, elkerülve ugyanakkor a további adminisztratív terheket. FELKÉRI továbbá a Bizottságot, hogy biztosítson magasabb támogatási intenzitást és egyszerűsített eljárásokat a kikötők tekintetében;
22. ÜDVÖZLI a Bizottság azon kötelezettségvállalását, hogy a környezet védelmének fenntartása mellett csökkenti a szabályozási terheket, ideértve az éghajlat-politikai taxonómiáról szóló felhatalmazáson alapuló jogi aktusnak a használhatóság javítása érdekében történő felülvizsgálatát, valamint a környezeti vizsgálatok felgyorsításáról szóló rendeletjavaslatot, amely a digitalizáció, a rövidebb határidők és a kombinált eljárások révén felgyorsítja a vizsgálatokat;
23. NYUGTÁZZA az uniós finanszírozásra vonatkozó közös elveket, és HANGSÚLYOZZA, hogy ezeknek egyszerűsíteniük kell az eljárásokat, el kell kerülniük a további bürokráciát, és továbbra is semlegesnek kell lenniük az irányítási és koncessziós modellek, illetve a szerződéses megállapodások tekintetében a nemzeti rendszerek sokféleségének tiszteletben tartása érdekében, ugyanakkor egyenlő hozzáférést kell biztosítaniuk a különböző méretű és földrajzi elhelyezkedésű kikötők számára a finanszírozási lehetőségekhez;
24. ÚJÓLAG MEGERŐSÍTI, hogy az uniós kikötők javát szolgáló beruházásokhoz igénybe kell venni a különböző finanszírozási forrásokat. Az ilyen finanszírozási források közé tartoznak az uniós, a nemzeti és a magánforrások, valamint a nemzeti fejlesztési bankokkal és pénzügyi intézményekkel való együttműködés keretében mozgósított finanszírozás. E tekintetben a cél a kikötők fejlesztésének a támogatása olyan különböző funkcionális területeken, mint a biztonság, a kiberbiztonság, a védelem, az energetikai átállás, a dekarbonizáció, a zöld hajózási folyosók és a modern technológiák, hangsúlyozva ugyanakkor, hogy az egyes kikötőknek nyújtott pénzügyi támogatás során fontos figyelembe venni a helyi feltételeket, és figyelemmel kell lenni a kikötők egyedi sajátosságaira, amelyek többek között egyedi elhelyezkedésükből erednek, beleértve a szigetjelleg miatti korlátokat vagy a katonai és geopolitikai jellegű külső fenyegetéseknek való nagymértékű kitettséget, amelyek meghatározók lehetnek a sajátos beruházási igények szempontjából;
25. SZORGALMAZZA az uniós finanszírozási eszközök közötti koordináció és átláthatóság oly módon történő javítását, amely biztosítja a rugalmasságot, a koherenciát, a hozzáférhetőséget és az uniós kikötők stratégiai prioritásaival való összhangot;

26. **HANGSÚLYOZZA**, hogy meg kell erősíteni az intézményi együttműködést az uniós kikötői politika kialakítása és végrehajtása terén. Ez különösen érvényes az olyan területeken, mint a közvetlen külföldi befektetések ellenőrzése, a piaci koncentráció figyelemmel kísérése és a Global Gateway kezdeményezés koordinálása, figyelembe véve a harmadik országokkal indított, kölcsönösen előnyös kezdeményezéseket, és **FELKÉRI** a Bizottságot, hogy tárja fel az uniós szintű kikötői együttműködés megerősítésének lehetőségeit, többek között a meglévő fórumokra építve és adott esetben azok megerősítése révén, szükség szerint bevonva a belső biztonságért felelős és a bűnüldöző hatóságokat is. E tekintetben a cél az, hogy létrejöjjön egy olyan fórum, amely kifejezetten a kikötőkkel kapcsolatos közös európai érdekek védelmének kölcsönös megértését és az ezzel kapcsolatos közös fellépést hivatott szolgálni, anélkül, hogy sérülne a kikötők közötti tisztességes verseny, és újabb terhek hárulnának a tagállamokra, illetve a Bizottságra;
27. **HANGSÚLYOZZA**, hogy egyre nagyobb stratégiai jelentősége van annak, hogy figyelemmel kísérjük a – különösen az Unió szomszédságában fekvő – harmadik országokban található kikötőkbe irányuló közvetlen külföldi befektetéseket, tekintettel arra, hogy ezek hatással lehetnek az uniós kikötők versenyképességére, az átrakodási csomópontok fejlesztésére, a katonai mobilitásra, valamint az ellátási láncok rezilienciájára és biztonságára;
28. **NYUGTÁZZA** az összefonódásokra vonatkozó uniós iránymutatások felülvizsgálatát, és **HANGSÚLYOZZA**, hogy meg kell őrizni a tényleges versenyt, miközben figyelembe kell venni a változó piaci struktúrákat, így többek között a vertikális integrációt, ami kiszámíthatóbbá teheti a forgalom alakulását, és támogatást nyújthat a hosszú távú beruházási stratégiákhoz;
29. **HANGSÚLYOZZA**, hogy a tengeri kikötők hátszági összeköttetéseinek többek között a legkülső régiókban való megerősítésén, valamint a belvízi kikötők multimodális integrációján keresztül folytatni kell a kikötők TEN-T-be való integrálását, és **SZORGALMAZZA** a vasúti, a kettős felhasználású közúti és a belvízi összeköttetések prioritásként kezelését, ideértve a hajózhatóságnak, a hajóutak megbízhatóságának és a kikötői medencék működőképességének a biztosítását a törzshálózati belvízi utakon, valamint az utolsó kilométer megtételére szolgáló reziliens és hatékony összeköttetéseket, amennyiben ez földrajzilag megvalósítható. A modális váltás előmozdításának elsőbbséget kell élveznie, de ahol a közút az egyetlen rendelkezésre álló közlekedési mód, biztosítani kell a közúthálózattal való összeköttetést is, különösen a kisebb kikötők esetében;
30. **HANGSÚLYOZZA**, hogy fontos a megfelelő infrastruktúra-kapacitás és -minőség, és a közvetlenül a kikötőkre irányuló infrastrukturális beruházási tevékenységek mellett **SZORGALMAZZA** a kikötőkhöz kapcsolódó infrastruktúra fokozottabb fejlesztését, ideértve adott esetben a multimodális összeköttetéseket és a szárazkikötőket is;

31. RÁMUTAT, hogy meg kell erősíteni a multimodalitást és a kikötők logisztikai láncokba való integrálását, valamint gondoskodni kell digitális és technológiai innovációs megoldások kifejlesztéséről és eredményes gyakorlati alkalmazásáról, hiszen ez az európai kikötői rendszer hatékonyságának, rezilienciájának és versenyképességének záloga;
32. ÜDVÖZLI a Bizottság azon szándékát, hogy fokozza a kikötői műveletek és logisztikai láncok hatékonyságát és digitalizálását, valamint továbbra is támogassa a modális váltást, és KIEMELI, hogy különös figyelmet kell fordítani a kikötői területek állapotára az ott végzett vasúti műveletekre tekintettel, mégpedig azzal a céllal, hogy a kikötőn belüli vasúti műveletek egyszerűbbé és rugalmasabbá váljanak, ezáltal csökkentve a várakozási időt és optimalizálva a működési kapacitást, teljes mértékben tiszteletben tartva a biztonsági és védelmi követelményeket, és prioritásként kezelve a zöld átállást. FELKÉRI a Bizottságot, hogy értékelje a meglévő szabályozási keret megfelelőségét e tekintetben;
33. ELISMERI, hogy a TEN-T hálózaton található belvízi és tengeri közforgalmú kikötők jelentősen hozzájárulnak a multimodális összeköttetéshez, az ellátási lánc rezilienciájához, az energetikai átálláshoz, a regionális kohézióhoz és adott esetben a katonai mobilitáshoz, és FELKÉRI a Bizottságot és a tagállamokat, hogy adott esetben vegyék figyelembe ezeket a funkciókat a vonatkozó meglévő uniós eszközök és szakpolitikai keretek végrehajtása során;
34. ÜDVÖZLI a katonai mobilitásról szóló rendeletre irányuló javaslatot, és FELSZÓLÍT annak gyors végrehajtására, aminek során biztosítani kell a kettős felhasználású kikötői infrastruktúra és a kapcsolódó berendezések megfelelő és rugalmas támogatását, ideértve a hatékony finanszírozást is, amelynek tükröznie kell a jelenlegi realitásokat, és meg kell felelnie a – stratégiai készletek, katonai szállítások és más kapcsolódó műveletek kezelésére képes, megfelelően felkészült – tengeri kikötői infrastruktúra iránti növekvő igényeknek. EMLÉKEZTET arra, hogy fontos a 2024. évi, katonai mobilitásra vonatkozó vállalásban⁹ meghatározott intézkedések végrehajtása;
35. ÜDVÖZLI a technológiai vezető szerep megerősítésére és az innovációs megoldások gyakorlati alkalmazására irányuló erőfeszítéseket, és egyértelműbb eljárásokat SZORGALMAZ a digitális és technológiai megoldások kikötőkben való szélesebb körű alkalmazása érdekében;
36. ÖSZTÖNZI uniós digitális kezdeményezések kidolgozását, és SZORGALMAZZA, hogy azokat hatékony és harmonizált módon hajtsák végre, elkerülve a széttagoltságot és a szükségtelen további követelményeket;

⁹ ST 9225/24.

37. ÜDVÖZLI az adatmegosztásra vonatkozó iránymutatások kidolgozását, és HANGSÚLYOZZA az interoperabilitás, az adatvédelem és a hatékony logisztikai láncok fontosságát, ugyanakkor RÁMUTAT: gondoskodni kell arról, hogy az ilyen jövőbeli iránymutatások ne ássák alá az üzemeltetők és az illetékes hatóságok által már elért eredményeket;
38. KIEMELI, hogy koherenciát kell biztosítani a kikötőket és a hátszági összeköttetéseket érintő uniós szakpolitikák – így többek között az éghajlat-, az energia- és a közlekedési politika – és jogszabályok között, hogy elkerülhetők legyenek az uniós kikötők versenyképességét esetlegesen befolyásoló kumulatív szabályozási és pénzügyi terhek;

III. ENERGETIKAI ÁTÁLLÁS, FENNTARTHATÓSÁG ÉS TISZTA IPARÁGAK

39. ELISMERI, hogy a kikötők stratégiai energetikai és ipari központokká válnak, és kulcsszerepet játszanak a dekarbonizációban, valamint az európai gazdaság és társadalom energetikai átállásában;
40. ÜDVÖZLI a part menti villamosenergia-ellátás támogatását, és HANGSÚLYOZZA, hogy a kiépítés során törekedni kell a gazdasági életképességre, a versenyképességre és a kereslethez való igazodásra, gondoskodni kell az árak átláthatóságáról, és mellőzni kell a meg nem térülő eszközöket, továbbá figyelmet kell fordítani a TEN-T kikötők hálózati összekapcsoltságával kapcsolatos kihívásokra is, és szem előtt kell tartani, hogy belvízi kikötők esetében megfelelőbbek lehetnek az olyan alternatív megoldások, mint a part menti töltőinfrastruktúra;
41. MEGJEGYZI, hogy a part menti villamosenergia-ellátás¹⁰ működési költségei¹¹ a villamosenergia-árazás különbségei és a működés eltérő komplexitása függvényében változnak. TÁMOGATJA a part menti villamosenergia-ellátás ösztönzésére irányuló kezdeményezéseket, és felkéri a tagállamokat, hogy ismerjék el a part menti villamosenergia-ellátást az energetikai átállás stratégiai elemeként azáltal, hogy azt teljes mértékben beépítik a megújulóenergia-irányelv¹² szerinti nemzeti célokba, támogatási rendszerekbe és tervezésbe;
42. SZORGALMAZZA, hogy az uniós villamosítási cselekvési terv támogassa az uniós kikötők vezető szerepét a tengeri villamosítás terén, ideértve a megerősített hálózati integrációt is;
43. FELSZÓLÍT az intelligens hálózatok jelentette megoldásoknak, a keresletszabályozásnak és a meglévő infrastruktúra hatékony használatának előmozdítására;

¹⁰ Angol rövidítés: OPS (Onshore Power Supply)

¹¹ Angol rövidítés: OPEX (Operating expenses)

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (átdolgozás) (<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>).

44. ELISMERI a kikötők szerepét az alternatív üzemanyagok, valamint a tiszta és alacsony szén-dioxid-kibocsátású energia tekintetében, csakúgy, mint a TEN-T kikötők hozzájárulását a harmadik országokkal közös zöld hajózási folyosók előmozdításához. SZORGALMAZZA a TEN-T, a TEN-E és a nemzeti tervezési keretek szorosabb összehangolását, aminek során a kikötők dekarbonizációjához és az üzemanyag-ellátáshoz kapcsolódóan kifejezetten figyelembe kell venni a part menti villamosenergia- és gázhálózat iránti igényeket, többek között a többféle üzemanyag és hidrogén szállítására alkalmas kikötői infrastruktúrák tekintetében;
45. EMLÉKEZTET arra, hogy a kikötők tekintetében elő kell segíteni és prioritásként kell kezelni a hálózatok kiépítését, valamint a kikötőkkel kapcsolatos projektek tekintetében gondoskodni kell az időben történő és hatékony csatlakozásokról;
46. ELISMERI a kikötők szerepét azon megfelelő feltételek meghatározásában, amelyek mellett az alacsony és zéró szén-dioxid kibocsátású alternatív üzemanyagok a gyakorlatban biztonságosan tárolhatók, szolgáltathatók és kezelhetők a különböző kikötői területeken – figyelembe véve működési és területi korlátaikat –, valamint a keresletnek megfelelő beruházások elősegítésében és vonzásában (például zöld folyosókon, csomópontokon és ágazatközi köz-magán platformokon folytatott együttműködések révén) betöltött szerepüket. ELISMERI, hogy a piac döntő szerepet játszik a tiszta üzemanyagok ellátási láncának kialakításában a kikötői területeken, és ÜDVÖZLI a fenntartható üzemanyagok iránti kereslet ösztönzésére irányuló, az ilyen üzemanyagok rendelkezésre állásának, mértevezhetőségének és megfizethetőségének biztosítására hivatott további intézkedéseket;
47. Megerősített együttműködést SÜRGET a kikötők, az ipari klaszterek és hátszagaik között az energetikai átállásnak, a tiszta iparágaknak és a körforgásos gazdaság megoldásainak a támogatása érdekében, és SZORGALMAZZA a gyorsított engedélyezés és a hálózati összekapcsoltság aktív támogatását, hogy meg lehessen könnyíteni ezen ipari klaszterek kikötői területeken belüli vagy azokhoz kapcsolódó fejlesztését;
48. EMLÉKEZTET annak fontosságára, hogy az ETS bevételeit éghajlatváltozással kapcsolatos célokra használják fel, és arra ÖSZTÖNZI a tagállamokat, hogy a nemzeti prioritásokkal összhangban támogassák a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációját az értéklánc egészében, beleértve a hajózási társaságokat, a hajógyárakat, az utólagos átalakításokra vonatkozó projekteket, a berendezésgyártókat, a technológiaszolgáltatókat, az üzemanyag-forgalmazókat és a kikötőket, valamint SZORGALMAZZA, hogy a tagállamok a hajózásnak az EU ETS-be való bevonásából származó bevételeket felhasználják az ágazat energetikai átállásának támogatására, a flottamegújítást, a környezetbarát utólagos átalakítást, a szigeti tengeri szállítási szolgáltatásokat, az alternatív üzemanyagokat és a kikötői energetikai infrastruktúrákat is beleértve;
49. NYUGTÁZZA a vonatkozó jogszabályok, többek között az EU ETS és a FuelEU Maritime rendelet közelgő aktualizálását és felülvizsgálatát, valamint azok fontosságát a kikötők versenyképessége, valamint az Unió klímasemlegességi célkitűzésének és éghajlat-politikai céljainak eléréséhez való hozzájárulás szempontjából. Összehangolt megközelítésre és minden új vagy felülvizsgált szabály halmozott hatásának értékelésére SZÓLÍT FEL;

50. NYUGTÁZZA azokat az aggályokat, amelyeket néhány tagállam az ETS-nek az uniós kikötők versenyképességére gyakorolt hatásával kapcsolatban fogalmazott meg, különös tekintettel a forgalom átterelődésére, a kibocsátásáthelyezésre és a beruházások áthelyezésére, és EMLÉKEZTET a Bizottságnak az ETS-ről szóló irányelv szerinti azon kötelezettségére, hogy a tengeri közlekedési tevékenységek tekintetében nyomon kövesse az ETS végrehajtását annak érdekében, hogy korai szakaszban meg lehessen előzni az előírások megkerülését célzó magatartást. RÁMUTAT, hogy e kockázatok mérsékléséhez megfelelő intézkedésekre van szükség, külön figyelmet fordítva a legkülső régiókra, a szigetekre és a peremterületekre, szem előtt tartva az uniós kikötők nemzetközi versenynek való kitettségét és a globális logisztikai láncokban betöltött szerepét. FELKÉRI a Bizottságot, hogy fokozza a nyomon követést, és javasoljon célzott korrekciós intézkedéseket, különösen az átrakodási tevékenységek tekintetében, tartsa fenn ugyanakkor a környezetvédelmi törekvéseket, és biztosítsa a nemzetközi keretekkel, például az IMO keretével való koherenciát. FELKÉRI a Bizottságot, hogy tegyen meg minden tőle telhetőt egy olyan globális megállapodás elérése érdekében, amelynek segítségével megvalósítható az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájában foglalt valamennyi kibocsátáscsökkentési cél, és amelynek nyomán megfelelően ki kell igazítani a vonatkozó uniós jogszabályokat, hogy ténylegesen meg lehessen előzni a kettős pénzügyi kifizetéseket és az adminisztratív terheket.
51. EMLÉKEZTET arra, hogy fontos támogatni a dekarbonizációs és energetikai átállási technológiákba és kikötői infrastruktúrába történő technológiasemleges beruházásokat. Ezért a kikötők számára támogatást kell hozzáférhetővé tenni, hogy meg tudjanak felelni a tisztaenergia-technológiák – például a tiszta és megújuló energia előállítására szolgáló úszó szél-, nap- és hulláminfrastruktúrák – alkalmazásával kapcsolatos kihívásoknak, és ezzel is segíteni lehessen a tagállamokat és az érdekelt feleket a valódi európai szakértelem kiépítésében, az energiafüggetlenség megerősítésében és a foglalkoztatás fellendítésében;
52. TÁMOGATJA azokat az erőfeszítéseket, amelyek arra irányulnak, hogy a környezet védelmének biztosítása mellett egyszerűsítsék a szabályozási keret végrehajtását. E tekintetben a cél a párhuzamosságok elkerülése és egy koherens, ágazatokon átívelő megközelítés biztosítása a kikötőfejlesztés megkönnyítése érdekében, különösen az engedélyezési eljárások tekintetében, a szubszidiaritás elvével összhangban;
53. ÜDVÖZLI az éghajlatváltozás hatásaival szembeni reziliencia keretének kidolgozását, beleértve az éghajlati kockázatok értékelésére szolgáló eszközöket is. HANGSÚLYOZZA, hogy az éghajlatváltozással szemben rezilienssé kell tenni a kikötői infrastruktúrát, ugyanakkor el kell kerülni, hogy a kockázatok a közeli városokra, ipari ágazatokra vagy infrastruktúrára helyeződjenek át. HANGSÚLYOZZA, hogy a meglévő éghajlatpolitikai, taxonómiai és rezilienciaépítési eszközökre építve uniós szintű keretet kell kidolgozni a kikötőket érintő éghajlati kockázatoknak – így például az aszálynak, az alacsony vízszinteknek, az árvizeknek és a folyók belvízi kikötőket érintő hidromorfológiai változásainak – az értékelésére, valamint a kiemelt alkalmazkodási intézkedések azonosítására;

IV. A KIKÖTŐK VÉDELME ÉS BIZTONSÁGA

54. TISZTÁBAN VAN AZZAL, hogy növekszik a kikötőket érintő biztonsági fenyegetések köre, valamint azzal, hogy növelni kell a kikötői infrastruktúrák biztonságát és rezilienciáját;
55. HANGSÚLYOZZA: fontos a stratégiát zökkenőmentesen összehangolni a katonai mobilitás területén folytatott tevékenységekkel, hogy javítani lehessen, meg lehessen könnyíteni és fel lehessen gyorsítani az uniós tagállamokból és harmadik országokból érkező csapatok és erőforrások nagyarányú telepítését, biztosítva a koherenciát a NATO keretében tett erőfeszítésekkel. Hangsúlyozza továbbá, hogy forrásokat kell biztosítani az uniós katonai mobilitási folyosókon található kikötőkben végzett infrastrukturális munkálatokhoz;
56. EZÉRT ÚGY VÉLI, HOGY ÉRDEMES elgondolkodni a kikötői infrastrukturális elemek tulajdonjogi viszonyain a kikötői területekhez való gyors hozzáférés biztosítása érdekében, figyelemmel az ellenőrzésekre és auditokra, valamint a katonai felszerelések mozgására és az EU biztonságának garantálása szempontjából fontos egyéb kérdésekre;
57. KIEMELI: fontos, hogy a kikötőstratégia kiemelten foglalkozzon a kikötőket fenyegető olyan új és növekvő veszélyekkel, mint a terrorizmus, a szabotázs, a szervezett bűnözés, a korrupció, a kiber- és hibrid támadások, valamint a drónok és más, pilóta nélküli rendszerek;
58. ÜDVÖZLI a tengeri védelmi keretek megerősítésére és a felmerülő fenyegetések kezelésére irányuló erőfeszítéseket. NYUGTÁZZA azt a küszöbön álló javaslatot, amely arra irányul, hogy a szervezett bűnözés és az illegális tevékenységek megelőzésének és leküzdésének kockázatalapú eszközeként olyan uniós keretet hozzon létre, amely megkönnyíti a tagállamok között az együttműködést a kikötői dolgozók háttérellenőrzése tekintetében. ISMÉTELTEN HANGSÚLYOZZA, hogy iránymutatásokat kell kidolgozni, amelyek egyértelművé teszik, hogy a hajók és kikötőlétesítmények nemzetközi biztonsági szabályzata (ISPS-szabályzat) a szervezett bűnözés és az illegális kereskedelem jelentette növekvő fenyegetések kezelésének alapvető nemzetközi kerete;
59. ÜDVÖZLI a szervezett bűnözés és a korrupció, valamint a terrorizmus, a szabotázs, a kiber- és hibrid támadások és a drónok elleni küzdelemre irányuló kezdeményezéseket, és HANGSÚLYOZZA, hogy az Európai Kikötők Szövetsége fontos szerepet töltsön be a szervezett bűnözés és a kábítószer-kereskedelem elleni küzdelemben. TÁMOGATJA az arányos és hatékony biztonsági intézkedéseket, amelyek figyelembe veszik az operatív realitásokat, és elkerülnek a szükségtelen terheket. Fontos az EU-n kívüli országokkal folytatott megerősített együttműködés, valamint az, hogy a bűnüldöző hatóságok új és továbbfejlesztett eszközökkel rendelkezzenek;
60. ÜDVÖZLI a harmadik országokkal és a nemzetközi partnerekkel a kikötői biztonságunk – így többek között a belvízi kikötők biztonságának – a fokozása érdekében folytatott megerősített együttműködést;

61. SZORGALMAZZA a vonatkozó kiberbiztonsági jogszabályok uniós szintű végrehajtását és az illetékes hatóságok közötti megerősített együttműködést. Ennek ki kell terjednie az érintett (biztonsági) hatóságok közötti kölcsönös adatcserére, és különösen a rendőrség, a vám-, a kikötői és a tengerészeti hatóságok közötti információcserére, hogy a kikötőkben fokozni lehessen a szervezett bűnözés megelőzését, felderítését, valamint az ellene és a potenciálisan ellenséges egyéb szereplők elleni hatékony küzdelmet. ÜDVÖZLI egyrészt az uniós vámügyi adatközpont tervezett létrehozását, amelynek feladata a vámhatóságokkal való és a vámhatóságok közötti adatgyűjtés, adatkezelés és adatcsere lesz, másrészt a meglévő európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetet (EMSWe), amely a rakományok vonatkozásában fejlett kockázatkezelési gyakorlatot biztosít;
62. ELISMERI, hogy a kikötők létfontosságú szerepet játszanak mind a katonai mobilitásban, mind a rezilienciában, mivel nélkülözhetetlenek a katonai csapatok és felszerelések mozgásának lehetővé tételében, ugyanakkor Európa-szerte létfontosságú kapuként szolgálnak a polgári tevékenységek, azaz a kereskedelem, az energiaellátás és az összekapcsoltság számára;
63. HANGSÚLYOZZA, hogy a kikötők védelmére és biztonságára irányuló jövőbeli kezdeményezéseknek – ideértve a katonai mobilitás jövőbeli keretét is – gondos egyensúlyt kell teremteniük egyfelől a biztonsági és katonai követelmények, másfelől a polgári és kereskedelmi tevékenységek folytonossága között, és szükség esetén elsőbbségi hozzáférést kell biztosítaniuk a kikötői területekhez. ELISMERI, hogy a kikötőknek elegendő kapacitásra és pénzügyi forrásra van szükségük ahhoz, hogy reagálni tudjanak a geopolitikai sokkhatásokra és az előre nem látható helyzetekre;

V. TÁRSADALMI KOHÉZIÓ, KÉSZSÉGEK ÉS MINŐSÉGI MUNKAHELYEK

64. ELISMERI, hogy a kikötők rendkívül fontos szerepet töltenek be az Unió gazdasági fejlődése, rezilienciája, valamint társadalmi és területi kohéziója szempontjából. HANGSÚLYOZZA, hogy e tekintetben fontosak a kis- és közepes méretű – így többek között a szigeteken, a távoli és legkülső régiókban és a ritkán lakott területeken található, valamint a stratégiai és logisztikai rezilienciát támogató – kikötők;
65. ÜDVÖZLI, hogy az európai kikötőstratégia kifejezetten vonatkozik a belvízi kikötőkre is. KIEMELI a belvízi kikötőknek az Európán belüli, határokon átnyúló logisztikában és az ellátási láncok fenntartásában betöltött szerepét. RÁMUTAT, hogy számos követelmény (pl. a part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozóan) elsősorban a tengeri hajózásra van szabva, és hogy a belvízi kikötők sajátos műszaki és gazdasági paramétereit még nagyobb mértékben figyelembe kellett volna venni. HANGSÚLYOZZA annak fontosságát, hogy a belvízi kikötők hozzáférjenek finanszírozási eszközökhöz. NYOMATÉKOSÍTJA, hogy az összes kikötőnek megfelelő képvisellel kell rendelkeznie a létrehozni tervezett, tengerhasznosítási ágazatokkal és kikötőkkel foglalkozó magas szintű testületben;

66. ÜDVÖZLI, hogy az európai kikötőstratégia a tengeri kikötőket az uniós áruk behozatalának és kivitelének kulcsfontosságú kapuiként ismeri el, és ennek megfelelően határozottan prioritásként kezeli az Unió globális összekapcsoltságát és versenyképességét;
 67. HANGSÚLYOZZA, hogy a munkaerő alkalmazkodását, átképzését és operatív képzését szolgáló intézkedésekre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a technológiai átalakulás minőségi munkahelyek létrehozásához vezessen, javítsa a munkaerő biztonságát, és vonzóbbá tegye az ágazatot a nők és a fiatalok számára;
 68. HANGSÚLYOZZA, hogy biztonságos munkakörnyezetet kell biztosítani a kikötői dolgozók számára, különösen a növekvő biztonsági kockázatok fényében és a kikötőknek a katonai mobilitásban betöltött fontos szerepére tekintettel, továbbá rendszeres képzést és gyakorlatokat SZORGALMAZ.
-